

МЕЖДУНАРОДНОЕ ВОЗДУШНОЕ ПРАВО

Международно-правовые вопросы национальной принадлежности (национальности) воздушного судна

М.Д. Товмасян*

По сути с первых лет истории гражданской авиации одним из наиболее проблемных явился вопрос о национальной принадлежности воздушного судна и национальной принадлежности его оператора¹.

Юристы начала прошлого века, предлагая внести в нормативный оборот понятие национальности воздушного судна, исходили из необходимости, во-первых, установить четкий статус воздушных судов, полет которых подлежит контролю в соответствующем воздушном пространстве, а во-вторых - установить "юридическую привязку" для целей ответственности за вред, который может быть причинен воздушным судном.

Впервые вопрос о необходимости наличия национальности у воздушных судов поставил в 1901 году французский юрист П. Фошиль, связывая его с правом государства контролировать полеты в своем воздушном пространстве, в контексте осуществления им своего права на "самосохранение" (self-preservation)².

Много позже, в 1949 году, американский юрист Дж. Купер, развивая эту идею, назвал в числе двух основных проблем международного воздушного права (наряду с правовым статусом воздушного пространства) и правовой статус летательных аппаратов в упомянутом выше контексте³.

* Аспирант кафедры международного права МГИМО (У) МИД РФ

¹ Термин "оператор" устоялся в русском языке применительно к исследуемой проблематике и является переводом английского "operator". В подавляющем числе случаев он относится к авиакомпаниям.

² См. J.C. Cooper. The Legal Status of Aircraft. Princeton 1949. p 11
Ibid. p.1

Другие авторы, высказываясь по данному вопросу, выдвигали аргумент о том, что специфические функции, связанные с государственным контролем за управлением воздушными суднами, могут возлагаться только на правительство. Характерно в этой связи следующее высказывание: "Какая другая организация или сила, если не государство, способна предложить для воздушных судов законы, полицию, суды и аппарат принуждения".⁴ Отсюда, как эксклюзивная функция государства по несению ответственности за воздушное судно во взаимоотношениях с другими государствами, рассматривалась и защита его как в отношении его полета, так и выполнении на нем международных перевозок. Аналогом такого подхода служили нормы, регулирующие правовой статус морских судов, которые "как одно из средств международного транспорта, находятся под покровительством государства, под флагом которого они плывут и которое является их гарантом перед лицом других государств"⁵. Иными словами речь идет о своего рода надежной гарантии того, что воздушное судно отвечает всем необходимым требованиям для безопасного и нормального полета. Иметь национальность для воздушного судна означало также "пользоваться всем влиянием государства регистрации"⁶.

Соображения, высказанные П. Фошилем, были взяты за основу при разработке проекта Парижской конвенции 1919 года, центральными положениями которой в отношении национальности воздушного судна были статьи 6-10, 15 и 25. В соответствии с этими статьями воздушное судно имеет национальность государства регистрации и может быть зарегистрировано в соответствующем государстве только если право собственности на него полностью принадлежит гражданам этого государства. Воздушное судно не может быть зарегистрировано более чем в одном государстве. Государство регистрации обязано обеспечивать, чтобы каждое воздушное судно, имеющее его регистрацию, где бы оно не находилось, соблюдало правила управления воздушным движением (Приложение С к Конвенции).

Парижская конвенция предусматривает случай, когда воздушное судно находится в собственности авиапредприятия. В этом случае, согласно Конвенции, как условие для национальной регистрации, требовалось чтобы руководитель авиапредприятия, и, как минимум, две трети членов ее руководящего органа, были гражданами госу-

⁴ См. A. Henry-Couannier. *Elements creatures du droit aerien*. Paris 1929. p. 157.

⁵ См. J.C. Cooper. *Op. cit.* p 9.

⁶ См. A. Henry-Couannier. *Op. cit.* p. 158.

дарства регистрации воздушного судна. Впоследствии эти положения были отменены поправкой 1929 года к Конвенции, согласно которой, государства-участники Конвенции получили право самостоятельно определять условия регистрации воздушных судов.

Обсуждение этого вопроса было продолжено в 1944 году на Конференции, где была принята Чикагская конвенция о международной гражданской авиации. В результате в окончательный текст Чикагской конвенции вошла целая глава "Национальность воздушного судна" в которой дано понятие национальности (национальной принадлежности) воздушного судна, а также регламентированы вопросы его регистрации.

В соответствии со ст. 17 Чикагской конвенции каждое воздушное судно имеет национальность (nationality) того государства, в котором оно зарегистрировано. Далее в статьях 18-21 изложен весь комплекс вопросов, связанных с порядком регистрации воздушных судов, изменением их регистрации, нанесением регистрационных знаков и т.п.

На государство, в реестр которого занесено воздушное судно (государство регистрации), согласно Чикагской конвенции, возлагаются определенные обязательства, в основе которых лежит обязанность государств обеспечить:

1. чтобы такое воздушное судно соответствовало принятым этим государством национальным нормам летной годности или нормам летной годности, установленным стандартами ИКАО;

2. чтобы управление воздушным судном доверялось членам экипажа, имеющим соответствующую летную подготовку, подтвержденную соответствующим свидетельством о квалификации;

3. чтобы при полетах такого воздушного судна над иностранной территорией соблюдались правила иностранного государства о влете и вылете с его территории, порядок въезда, выезда, ввоза и вывоза пассажиров, грузов и почты⁷.

Государство регистрации (национальной принадлежности) воздушного судна имеет право принимать в отношении него разрешенные международным правом меры защиты на территории других го-

⁵ Новый большой англо-русский словарь. Под общим руководством д.ф.н., проф. Э.М. Медниковой и академика Ю.Д. Апресяна. Том I "A-F". - М.: Русский язык, 1993. С. 670; Black's law dictionary. Definitions of the Terms and Phrases of American and English Jurisprudence, Ancient and Modern. By Henry Campbell Black, M.A. Sixth edition. St. Paul. Minn. West Publishing Co. 1990. P. 528.

⁶ Причем независимо от того, подлежит ли данная процедура осуществлению в ходе отдельного разбирательства или же нет.

сударств и обеспечивать его безопасность, безопасность и сохранность перевозимых на нем людей, грузов и почты.

Можно перечислить множество случаев (связанных прежде всего с арендой, фрахтованием воздушных судов и взаимобменами), когда правовая связь между государством регистрации и воздушным судном становится иллюзорной и бесполезной для решения задач ответственности и практического выполнения соответствующих функций государства в международной гражданской авиации. В таких случаях складывается ситуация, когда государство регистрации обязано чисто формально-юридически нести ответственность за конкретное воздушное судно, зарегистрированное в нем, но которое, уже много лет не только может не быть на его территории, но и эксплуатируется иностранным оператором. Таким образом правовая связь между государством регистрации и воздушным судном в данном случае превращается в фикцию. В некотором отношении данная проблема решилась благодаря принятию поправки 83бис к Чикагской конвенции, касающейся именно случаев аренды, фрахтования и взаимобменов воздушных судов. Тем не менее, институт национальности воздушного судна как таковой сохраняется в некотором виде и здесь (регистрация, а с ней и национальность попросту переходят от одного государства к другому).

В тоже время современная действительность с очевидностью показывает, что у государства регистрации (безотносительно к тому, является ли оно таковым реально, или же является государством регистрации или основного места деятельности арендатора или фрахтовщика) фактическая связь с гражданским воздушным судном чрезвычайно мала. Доводы специалистов:

1. Собственником воздушного судна, как правило, является авиакомпания а не государство (даже в случае полностью государственной авиакомпании, право управления принадлежит хозяйствующему субъекту - авиакомпании);

2. Коммерческие права при выполнении международных воздушных перевозок предоставляются не воздушному судну, а воздушному перевозчику;

3. Все технические вопросы, связанных с функционированием воздушного судна, решает опять же перевозчик;

4. Согласно ст. 19 Чикагской конвенции "регистрация ... должна производиться ... в соответствии с его (государства) законами и правилами". В то же время далеко не каждое государство (особенно их

много среди развивающихся государств) имеет достаточно ресурсов для того, чтобы не просто зарегистрировать, а обеспечить надлежащий контроль за выполнением со стороны владельца воздушного судна условий регистрации;

5. Гражданско-правовая ответственность государств за воздушные суда их регистрации не означает их частноправовой ответственности за вред, причиненный воздушными судами;

6. В настоящее время существует огромное, все возрастающее число воздушных судов, принадлежащих транснациональным или региональным перевозчикам, что породило активно дискутируемую проблему совместной или международной регистрации воздушных судов.

Таким образом, в пользу сохранения института национальности воздушного судна остается все меньше доводов.

"Отцы-основатели" Чикагской конвенции предвидели проблему, связанную с вопросом совместной или международной регистрации воздушных судов. В соответствии со вторым предложением статьи 77 Чикагской конвенции "Совет (Совет ИКАО - авт.) определяет, каким образом положения настоящей конвенции, касающиеся национальной принадлежности воздушных судов, должны применяться к воздушным судам, эксплуатируемым международными эксплуатационными агентствами". Такое определение Совет ИКАО дал в своей резолюции от 14 декабря 1967 года⁸, что в действительности является лишь первой попыткой такого "определения", поскольку Советом ИКАО сформулированы лишь общие принципы и критерии, которыми нужно руководствоваться в случаях совместной или международной регистрации воздушного судна. Практическая фаза такой регистрации также предусматривается в резолюции. Она должна включать, по запросу государств, создающих международные авиатранспортные организации, вместе с соответствующей и точной информацией, которая относится и характеризует такой план, применение указанных выше общих принципов и критериев. Весь процесс весьма формальный и не случайно был всего один случай, когда Совет обращался к практическому решению такого вопроса в соответствии со статьей 77 Чикагской конвенции⁹.

В любом случае существующие нормы в Чикагской конвенции, регулирующие вопрос национальной регистрации воздушных судов, явно не достаточны и требуют пересмотра.

⁸ ICAO Doc. 8722-C/976.

⁹ ICAO Council, Case of Arab Cargo, C-WP/7746; C-Min. 110/11 (2 December 1983).